1987 மார்ச் 11]

இரவு நேர லாரி போக்குவரத்து.

114—(*வினா எண். 9676) திரு. கே. பாலாஜி: மாண்புமிகு போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

அதிக விபத்துக்கள் நடைபெறுவதையொட்டி இரவு 1 மணியிலிருந்து 3 மணிவரை சுமைகளை அதிகமாக ஏற்றிக் கொண்டு செல்கின்ற லாரி போக்குவரத்தை நிறுத்தி வைக்கின்ற திட்டம் அரசிடம் உள்ளதா?

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இல்லை.

திரு. கே. சுப்பராயன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாட்டில் விலைமதிப்பற்ற மனித உயிர்களை சாலை விபத்துகளில் சமீபகாலமாக தொடர்ந்து இழந்து வருகின்ற நிலைமை நீடித்து வருகிறது. எனவே அவற்றைத் தடுப்பதற்காக, இந்த விபத்துக்கள் நடைபெறுகின்ற காரணங்களை பரிசீலித்து நடைபெறாமல் தடுப்பதற்குரிய ஆலோசனைகளைச் சொல்வதற்கு ஒரு கமிஷனை வைத்து, குறுகிய காலத்தில் அதனுடைய அறிக்கையை பெறுவதற்கான நடவடிக்கையை எடுக்க அரசு முன்வருமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: தலைவர் அவர்களே, ஏற்கனவே முதலமைச்சர் அவர்களுடைய தலைமையிலே ஒரு கமிட்டி அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆலோசனைக் கூட்டம் நடத்தப்பட்டு என்னென்ன நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படலாம் என்று மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் ஆலோசனை சொல்லியிருக்கிறார்கள். அவசியமான அதிகாரிகள் பலர் இதிலே உறுப்பினர்களாக இருக்கிறார்கள். இங்கே கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்ற கேள்வி 1 மணியிலிருந்து 3 மணி வரை இந்த லாரிகள் ஓடுவது தடுக்கப்படுமா என்பதாகும். இது தடுக்கப்படும்போது சென்னையிலே அதிகாலையிலே பிரச்சினைகள் எழ வாய்ப்பிருக்கிறது. காலை நேரத்தில் எல்லா வண்டிகளும் வந்துவிடும் எனவே இப்போது இருக்கிற சூழ்நிலை மாறிவிடும் என்ற காரணத்தால் இதுபற்றி யோசிக்க வேண்டியிருக்கிறது. மற்றபடி இது ஒரு நல்ல திட்டமாக செயல்படும். இப்போது இந்த விபத்துக்களைத் தடுப்பதற்காக மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் ஏறத்தாழ 1,500 புதிய காவலர்களை இந்தப் போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டிற்கு மட்டும் எடுக்க வேண்டுமென்ற திட்டத்தை செயல்படுத்தவிருக்கிறார்கள். 22 ஜீப்கள், அதற்காக வாங்கப்பட இருக்கின்றன. 60 மோட்டார் சைக்கிள்கள்—சரியான எண்ணிக்கை என்னிடத்தில் இல்லை — வாங்கி செயல்படுத்த வேண்டுமென்ற ஏற்பாட்டைச் செய்திருக்கிறார்கள்,

அதேபோன்று எவ்வளவு வேகத்தில் வண்டி செல்கிறது என்பதை வண்டியைப் பார்த்து அல்லது அந்த மீட்டரைப் பார்த்துச் சொல்வதற்குப் பதிலாக டார்ச் லைட் போன்ற ஒரு கருவி இருக்கிறது. அந்த வண்டியை நோக்கி அடித்தோமானால் அந்த வண்டி எவ்வளவு வேகத்தில் போய்க்கொண்டிருக்கிறது என்பதை தெரிந்துகொள்ள முடியும். இப்படி ஒரு கருவியை வாங்குகின்ற முயற்சியை அன்றைக்கே காவல்துறையிலே எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள்.

அதேபோன்று குடித்துவிட்டு வண்டியை ஓட்டக்கூடாது என்று சொன்னாலும் சிலர் அதைச் செய்கிறார்கள். அதைக் கண்டு பிடிப்பதற்கு மருத்துவமனைக்குப் போகாமல், புதியதாக ஒரு கருவி இருக்கிறது — அந்தக் கருவியை ஊதினால், ஆல்கஹால் அருந்தியிருக்கிறார்களா என்பது தெரியும். இப்படிப்பட்ட முறையில் கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்க அரசாங்கம் ஏற்பாடு செய்துகொண்டிருக்கிறது.

திரு. டி. ஆர். வேங்கடரமணன் : தலைவர் அவர்களே, அமைச்சரவர்கள் பதில் கூறும்போது இந்த லாரிப்போக்குவரத்தைத் தடைசெய்வோமானால், சென்னை நகரத்தில் காலை வேளையில் இட நெருக்கடி ஏற்படும் என்று சொன்னார்கள். அது உண்மை. இன்றைக்கு சென்னையிலிருந்து மதுரை வரும் சாலைகளின் இரு பக்கமும் சாரி சாரியாக பம்பர்-டு-பம்பர்—என்று சொல்வார்களே, அந்த அளவிற்கு வாகனங்கள் சென்று கொண்டிருக்கின்றன. ஆகவே, சென்னைக்கு வருகின்றவற்றைத் தடுக்காவிட்டாலும், சென்னையிலிருந்து வெளியே செல்கின்ற லாரிகளை ரெகுலேட் செய்வதற்கு அதாவது அந்தத் திட்டத்தின் அடிப்படையில் இரவு நேரத்திலே ஒருசாரியான பயணத்தை, சென்னையிலிருந்து வெளியே செல்வதைத் தடுப்பதற்கு அரசு முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன். (குறுக்கீடுகள்) மேலும் அதேபோன்று இன்றைக்கு 'ஆட்டோ பான்' என்று சொல்கின்றவை இந்தியாவிலேயே வந்து, அஹமதாபாத்திற்கு அருகில் வந்துவிட்டது. அந்த ஆட்டோ பானை அதாவது திருச்சி-டு-சென்னை சாலையில் அமைக்க முன்வருமா, அது பரிசீலனையில் இருக்கிறதா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன். (குறுக்கீடு) இன்றைக்கு ஜெர்மனியில் இருக்கின்ற எக்ஸ்பிரஸ் வேயை ஆட்டோ பான் என்று சொல்லுகிறார்கள். தங்கு தடையில்லாமல் குறுக்கே வேறு சாலைகள் வராமல் அமைக்கப்படுகின்ற சாலைக்கு பெயர் தான் ஆட்டோ பான்.

(முற்பகல் 10-50)

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : தலைவர் அவர்களே, குறிப்பாக இங்கிருந்து போகின்ற வண்டிகளை மட்டும் தடுக்கின்றபோது மீண்டும் அந்த வண்டிகள் திரும்ப சென்னைக்கு

1987 மார்ச் 11]

வரவேண்டியிருக்கிறது. இதிலே மாறுபட்ட சூழ்நிலைகள் ஏற்படும். அதோடு வண்டிகளை நிறுத்திவிட்டு காலையிலே அனுப்புகின்றபோது — இப்போது இரவிலே லாரிகள் போகிறது என்பதற்காக இதை விட்டுவிட்டு காலையிலே பஸ்களையும், கார்களையும் அனுப்புகிறோம். இரவிலே எந்த வண்டிகளும் போக வேண்டாம் என்று தடுத்துவிட்டால் நாளை காலையில்தான் அத்தனை வண்டிகளும் போகவேண்டிய நிலை ஏற்படும் — அதிலே விபத்துக்கள் அதிகம் ஏற்படுவதற்கான வாய்ப்பு இருக்கும். எனவே அது வேண்டாம் என்று இப்போது கைவிட்டு இருக்கிறோம். ஆனால் வேறு எந்த சாலைகளுமே இதிலே வந்து சேராமல் — ஹைவே என்ற தனிச்சாலை என்று சொன்னார்கள். அது நம்முடைய நடைமுறைக்கு ஒத்துவராத பிரச்சினை என்று கருதுகிறேன். இருந்தாலும் ஆய்வு செய்யலாம்.

திரு. ஆ. கா. அ. அப்துல் சமத்: தலைவர் அவர்களே, இந்த வேகக் கட்டுப்பாட்டு பிரச்சினைகளையெல்லாம் தீர்ப்பதற்காக, வேகு வேகமாக வண்டிகள் செல்லுவதற்காக தனிச் சாலை அமைக்கப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: தலைவர் அவர்களே, இதைச் செய்ய வேண்டும் என்ற ஆசை நமக்கு இருந்தாலும், நிதிப் பிரச்சினைதான் இதற்கெல்லாம் காரணமாக, தடையாக நிற்கிறது. அதற்கென்று தனியாக அமைப்பது என்றால் எவ்வளவோ கோடி ரூபாய் அவசியமாக இருப்பதால், உடனடியாக அதைச் செய்வதற்கு வாய்ப்பு இருக்காது. இப்போது இருக்கின்ற அந்தச் சாலையினுடைய தரத்தை உயர்த்துவதற்கான எல்லா ஏற்பாடுகளையும் அரசாங்கம் தொடர்ந்து செய்து கொண்டிருக்கிறது.

திரு. கூடலூர் இ. வி. வேலு: தலைவர் அவர்களே, இந்த அக்ஸிடெண்ட் என்பது ஒரு வகையில் பழைய வண்டிகள் ஓடுவதால் ஏற்படுகிறது. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கு தெரியும். சப்-ஆக்ஸில் கட்டானதால் ஆக்ஸிடெண்ட் அடிக்கடி ஏற்படுகிறது. எனவே ஒரு குறிப்பிட்ட ஆண்டுகளுக்கு முன் பதிவு செய்யப்பட்ட லாரிகள் மட்டும்தான் ஓட வேண்டும். எனவே, வயதான, பழைய லாரிகள் எல்லாம் கண்டெம் செய்யப்படும் என்று இந்த அரசு ஆணை பிறப்பிக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: தலைவர் அவர்களே, வயதான லாரிகளாலும் வருகிறது. வயதான டிரைவர்களாலும் வருகிறது. இதிலே குறிப்பாக புதிய வண்டிகள் அதிவேகமாக போவதால் ஏற்படுகிறது. பழைய வண்டிகள் சரியான கண்டிஷனில் இல்லாத காரணத்தினால் ஏற்படுகிறது. எனவே, விபத்தைத் தடுப்பதற்கு சட்டதிட்டங்களை அவர்கள் கடைபிடிப்பார்களானால் நிச்சயமாக இந்தப் பிரச்சினை ஏற்படாது. ஒரு குறிப்பிட்ட வயதிற்கு மேற்பட்ட வண்டிகளை கண்டெம்

செய்ய வேண்டும் என்ற எண்ணம் அரசாங்கத்திற்கு இருந்தாலும் நம்முடைய நாட்டினுடைய பொருளாதாரத்தை பார்க்கின்ற போது, அது மிகப் பெரிய பாதிப்பை சாதாரண மக்களுக்கு ஏற்படுத்திவிடுமோ என்ற அச்சம் ஏற்படுகிறது. அதன் காரணத் தினால்தான் யோசிக்க வேண்டியிருக்கிறது. இருந்தாலும் அந்த வண்டிகளை நல்லபடியாக வைத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்ப திலே தீவிரமாக நடவடிக்கை எடுத்து வருகிறோம்.

திரு. சைதை சா. துரைசாமி: தலைவர் அவர்களே, இந்த போக்குவரத்து விதிகளை வாகனங்கள் சரியான முறையில் நடை முறைப்படுத்தாத காரணத்தினால், விபத்துக்கள் அதிகம் நடை பெறுகின்றன. அதிலும் குறிப்பாக விளக்கு பகுதியில் பாதி கருப்பு பெயிண்ட் அடிக்க வேண்டும் என்ற விதியை முறையாகக் கட்டுப்பாட்டுடன் வாகனங்கள் நடைமுறைப்படுத்துவதில்லை. அதனால்தான் அதிகமான விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. அந்த சாலை விதிகளை கடுமையாக நடைமுறைப்படுத்த நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: தலைவர் அவர்களே, நான் ஆரம்பத்திலே சொன்னேன். அதற்காகத்தான் மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களுடைய தலைமையில் அமைந்திருக் கின்ற அந்த கமிட்டியிலே முடிவு எடுக்கப்பட்டு நடவடிக்கைக எடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இந்த நேரத்தை பயன்படுத்திகூட வாகனம் ஓட்டக்கூடியவர்கள் அல்லது வாகன சொந்தக்காரர் களுக்கு நான் ஒரு எச்சரிக்கையாக சொல்ல விரும்புகிறேன். அரசாங்கம் மிகக் கடுமையான நடவடிக்கையை அதுவும் அவர் களுடைய பாதுகாப்பைக் கருதி எடுக்க வேண்டிய ஒரு கட்டாயச் சூழ்நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. விரைவிலே அந்தப் பணியை நாங்கள் துவங்க இருக்கிறோம். அந்த நேரத்திலே சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் முழுமையான ஒத்துழைப்பைத் தரவேண்டு மென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். பல நேரங்களிலே இந்த சட்ட திட்டங்களை அமுலாக்க வேண்டும் என்று சொல்லி மேலும் நடமாடும் நீதிமன்றங்கள் போன்றவையெல்லாம் வைத்து சென்னை மாநகரத்திலே நடவடிக்கை எடுக்கின்றபோது, அந் தந்த இடத்தில் இப்படி பிரச்சினைகளை உருவாக்குகின்றீர்களே என்று சட்டமன்றத்திலேயே திருப்பி கேட்கின்ற நிலைமை வருகிறது. எனவே, சாலை விதிகளை சென்னையாக இருந் தாலும் சரி, வேறு இடமாக இருந்தாலும் சரி, தமிழகம் முழு வதும் மிகக் கடுமையாக அமுலாக்குவதற்கு, மிக வேகமான நடவடிக்கைகளை, 20, 30 நாட்களுக்குள்ளேயே எடுக்க இருக் கிறோம். எனவே அதை தாங்கிக்கொள்வதே கூட இந்த தவறு செய்யக்கூடியவர்களுக்கு கொஞ்சம் கஷ்டமாக இருந்தாலும்கூட, அவர்களுடைய நன்மையைக் கருதி நாங்கள் செய்ய இருக் கிறோம் என்பதை இந்த சட்டமன்றத்தின் மூலமாக நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அதற்கேற்றபடி அவர்கள் தங்களை மாற்றிக்கொள்வது சரியாக இருக்கும் என்று நான் கருதுகிறேன்.